

32914

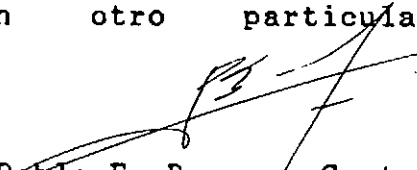
Buenos Aires, noviembre 2 de 1987

Al Señor  
Secretario General del  
Consejo Federal de Inversiones  
Ing. Juan Jose Ciacera  
S / D

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a fin de adjuntarle el informe de avance número dos, del trabajo de investigación "Características específicas del tráfico y comportamiento de factores públicos y privados en relación a operaciones concretas de exportación realizadas entre diciembre de 1983 y diciembre de 1986 por el Ramal C-14", al que alude el expediente 1062/06.-

atentamente.- Sin otro particular, lo saludo

  
Pablo E. Baccaro Castañeira

0  
0.322(2)  
B11c  
II



INFORME DE AVANCE NUMERO 2

TEMA: Características específicas del tráfico y comportamiento de factores públicos y privados en relación a operaciones concretas de exportación realizadas entre diciembre de 1983 y diciembre de 1986 por el ramal C-14

PROVINCIA: Salta

RESPONSABLE: Pablo E. Baccaro Castañeira

EXPEDIENTE: 1062/06

## TRAFICO EN EL RAMAL

Hacia 1984 son notables las gestiones llevadas a cabo por el gobierno de la Provincia de Salta a los fines de incrementar el transporte por vía del ramal C.14. Las gestiones que se realizan ante los poderes públicos aparecen encabezadas por el propio gobernador Roberto Romero. El gobierno provincial en lo tocante a los ferrocarriles venia insistiendo básicamente en un mejor tratamiento para el tráfico que incluyera una mejor suplencia de vagones. A nivel nacional se evidencia tambien el interes del Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Esto produjo tendencias en la política general que parecen haberse evidenciado en el ferrocarril el cual procura con especial interes, en el periodo en estudio, mejorar su nivel de servicio en el ramal C.14. Las prioridades de transporte son fijadas en parte por efecto de medidas de tipo políticas. En ferrocarriles se observa que en un momento la decision política ha favorecido el tráfico que nos ocupa.-

Este mayor interes de los sectores públicos tendrá una materialización concreta al realizarse el operativo piloto de transporte en 1985.-

En ese momento la empresa ferroviaria realiza una programacion especial otorgando las prioridades necesarias y en aproximadamente 45 dias realiza el tráfico sin inconvenientes dignos de mención. Cabe recordar que en este caso la empresa

ferroviaria coparticipó en la planificación del operativo cuya finalidad manifiesta era la de realizar estudios necesarios para la concreción de un eje de transporte.-

En el operativo de 1985 se transportó principalmente soja posteriormente cobró relevancia el tráfico de poroto, Comenzando un período interesante pues será el de mayor actividad del ramal.-

Asi, se realiza una serie de operativos de importancia cuyas características generales son las siguientes:

OPERATIVO	TONELADAS	VAGONES	FECHA INICIO	DURACION
PRIMERO	12.800	333	12/06	20 dias
SEGUNDO	14.800	376	13/07	27 dias
TERCERO	16.500	387	23/09	34 dias
CUARTO	12.100	297	25/10	30 dias

En cuanto a la procedencia del producto en gran parte se cargó en Rosario de la Frontera, parte en Metan y en menor medida provino de Tucuman. El programa dividió el transporte en partidas. Se procuraba dotar al transporte de continuidad, a la vez que establecer un programa de posible cumplimiento para la

empresa ferroviaria.-

El transporte fue convenido por los exportadores con el ferrocarril conforme estas pautas. Esto se convino en Buenos Aires.-

El programa de transporte normal hacia Antofagasta incluye un total de seis trenes semanales. Pero en este momento se programaron siete trenes adicionales al ramal. Se agrega que, en algunos días y aisladamete se llevo a correr un tercer tren.-

De este modo el incremento habido en el tráfico durante 1985 no solo se sostiene sino que se eleva en 1986. Es interesante adelantar el factor climatico no incidio de manera desfavorable a este respecto.-

#### DETALLE DEL TRAFICO DEL RAMAL



En lo que respecta al tráfico del ramal en carga trasportada hacia Chile las cifras y su evolución son las siguientes:

En el rubro azucar se transportaron, 5.706 toneladas en el año 1984; 10.387 toneladas en el año 1985 y 5.868 en el año 1986.-

No se observa en esta mercaderia una evolucion, en cuanto

a la carga transportada, con respecto a los tres años anteriores toda vez que las cifras para los mismos son las siguientes: 15.266 toneladas para 1981; 15.257 para 1982 y 22.365 para 1983.-

Respecto al arroz lo transportado en el periodo asciende a 3.399 toneladas en 1984; 4.398 toneladas en 1985 y 5.351 toneladas en 1986.-

Esto representa un incremento respecto a los volúmenes transportados en el período inmediato anterior donde las cifras fueron 2.638 toneladas en 1981; 1.701 toneladas en 1982 y 4.791 toneladas en 1983.-

De papel se transportan 1.655 toneladas en 1984; 110 toneladas en 1985 y 831 toneladas en 1986. En lo que respecta a los tres años anteriores se había registrado 52 toneladas transportadas en 1982.-

De carne enfriada se transportaron: 41 toneladas en 1985 y 123 toneladas en 1986.-

En los tres años anteriores se habían movilizado 260 toneladas en 1981 y 188 en 1982.-

En referencia a los cítricos se transportaron 868 toneladas en 1984 y 769 toneladas en 1986.-

En el trienio anterior se transportaron 4.672 toneladas en

1981; 4.833 en 1982 y 1.930 en 1983.-

De estaño, plata y acero se transportaron 4.780 toneladas en 1985 y 9.772 en 1986.-

En el período anterior se transportaron 5.807 toneladas en 1981; 1.233 toneladas en 1982 y 930 toneladas en 1983.-

De harina se transportaron 1.080 toneladas en 1984.-

En el trienio inmediato anterior al periodo en estudio se transportaron: 2.278 toneladas en 1982 y 2.095 toneladas en 1983.-

De mercaderias varias se transportaron 3.720 toneladas en 1984, 3.717 toneladas en 1985 y 4.362 toneladas en 1986.-

En el trienio anterior se transportaron 655 toneladas en 1981; 2.146 toneladas en 1982 y 2.710 toneladas en 1983.-

Las relaciones entre las cifras que anteceden permiten apreciar mejor lo significativo de incremento experimentado por el tráfico de granos y porotos en el período en examen.-

A este respecto se transportaron 26.691 toneladas en 1985 y 72.481 toneladas en 1986.-

En el trienio inmediato anterior se transportaron 5.529 toneladas en 1981; 3.097 en 1982 y 2.729 en 1983.-

Este último rubro es el que determina que el incremento del tráfico total del ramal que fue, en el período estudiado, de 166.122 toneladas, haya estado en el orden del 61% con respecto al trienio anterior que registra un total de 103.162 toneladas. Debe verse al respecto que las cifras totales del año 1986 se acercan al total del trienio anterior.-

Sobre estas cifras puede adelantarse que el énfasis puesto por las autoridades nacionales, provinciales y el empresariado en la utilización del ramal se refleja en la evolución del tonelaje transportado.-

Las cifras citadas así como la composición y volumen de las mercaderías transportadas por el ramal en estudio, aparecen ordenadas en los cuadros que siguen.-



TRAFICO INTERNACIONAL CON CHILE - EMPALME SOCOMPA -

DESPACHADO A CHILE

	1981	1982	1983	1984	1985	1986
PRODUCTO						
Azucar	15.266	15.257	22.365	5.706	10.387	5.868
Arroz	2.638	1.701	4.791	3.398	4.399	5.351
Granos y poroto	5.529	3.097	2.729	-	26.691	72.481
Papel	-	52	-	1.655	110	831
Carne enfriada	260	188	-	-	41	123
Cítricos	4.672	4.833	1.930	868	-	769
Estado, Plata y Acero	5.807	1.233	930	-	4.790	9.772
Harina	-	2.278	2.095	1.080	-	-
Varios	655	2.146	2.710	3.720	3.717	4.362
Totales	34.827	30.785	37.550	16.428	50.135	99.557

## TRAFICO INTERNACIONAL CON CHILE - EMPALME SOCOMPA -

## RECIBIDO DE CHILE

	1981	1982	1983	1984	1985	1986
PRODUCTO						
Cobre	3.961	21.062	16.050	12.984	13.166	30.659
Abonos	5.700	6.120	3.300	5.673	2.986	2.624
Cemento	-	-	-	-	-	-
Contenedores	68	121	51	5	55	146
Varios	735	203	216	296	123	1.259
Totales	10.464	27.506	19.617	18.938	16.330	34.688



## ACTIVIDAD REGULAR ACTUAL DEL RAMAL

En lo que respecta a la actividad del ramal la frecuencia de trenes de acuerdo al itinerario es la siguiente:

- a) un tren diario Guemes - Salar de Pocitos, que atiende los requerimientos de transporte del sector de influencia;
- b) un tren, seis veces por semana de Guemes a Socompa que lleva la carga con destino a Chile o en tránsito.-

Trenes condicionales previstos a la demanda:

- 1- un tren diario Guemes - Socompa,
- 2- un tren tres veces por semana Guemes - Socompa.-

En lo referente al tonelaje remolcado la información es la siguiente:

- a) hacia Socompa: 500 toneladas brutas, la carga neta oscila entre 300 y 320 toneladas;
- b) regresando de Socompa: 600 toneladas brutas, la carga neta oscila entre 360 y 390 toneladas.-

## CICLO DE ROTACION DE VAGONES

Respecto al ciclo de devolución de los vagones Ferrocarriles está satisfecho con la duración del mismo en el período.-

Se ha llegado a un promedio de rotación del vagon, de punta a punta de once dias compuestos por siete dias en los 750 kilómetros en territorio argentino y cuatro dias para los 535 kilómetros en territorio chileno.-

Si se considera la distancia que el ciclo total implica con mas la entrada a puerto, la carga y descarga, etc., el promedio resulta aceptable. Comparativamente se se+alo que de Ledesma a Buenos Aires se estaba operando en el orden de los dieciseis dias en el promedio de rotación.-

El promedio resulta tambien aceptable si hacemos un ejercicio ejemplificativo con un cargio efectuado 200 kilómetros al sur de Salta, con los problemas normales, relevo de personal, intercambio de tren, etc., cargar en Rosario de la Frontera, ir a Metan, intercambiar transporte en Guemes, y de Guemes a Socompa, intervencion de aduanas en Socompa, donde el procedimiento se estima aceptable, sin perjuicio de lo cual debe arribarse en horario, esto es, entre las siete y las diecinueve

horas porque de lo contrario se pierde detenido el lapso hasta las siete horas del día siguiente y agregamos que luego debe funcionar la sincronización con la parte chilena de modo que esten los elementos para retirar el tren.-

Los ferrocarriles destacan que esto se ha logrado con un ciclo de rotación aceptable. Sin embargo se destaca asimismo que el necesario ritmo de tareas es susceptible de ser alcanzado en operativas de mayor volumen que en tráficos pequeños. Se acota que los factores intervinientes en operativos de importancia tienden a volcar mayores esfuerzos para lograr continuidad y se obtiene mayor regularidad de circulación.-

#### ACCIDENTES CLIMATICOS Y MEJORAS INTRODUCIDAS



En temporada estival el sector se ha visto afectado por derrumbes de cerro especialmente entre Campo Quijano y G. Sola con interrupciones que no van mas alla de las cuarenta y ocho horas.-

El resto del año hay interrupciones como consecuencia de las nevadas principalmente en la zona de Talar Grande por períodos que guardan relacion con las dimensiones de la tormenta. Estas interrupciones sin embargo no son conceptualizadas como importantes por el ferrocarril para el

periodo en estudio.-

Se señalan, como factores que han introducido mejoras al respecto, la incorporación de un barrenieve semiautomático y la realización de voladuras de dos sectores de cerro donde se encajonaba la nieve, como así también algunas correcciones y mejoras en la vías.-

En lo que respecta al barrenieve, se trata de un artefacto fabricado por el ferrocarril en sus talleres de Tafi Viejo. El mismo reduce notablemente el tiempo de trabajo de los arados que se usaban anteriormente y que a diferencia de esta máquina, que vuelca nieve por sí, obligaban a terminar la tarea de barrido utilizando palas lo cual aumentaba la duración de las interrupciones o cortes motivados por la nieve.-

Entre las tareas más importantes realizadas sobre la vía se destaca que con el objeto de mejorar las condiciones en el zigzag de Chorillos, la longitud del cual determinaba para los trenes una longitud máxima de 18 vagones, se efectuaron tareas tendientes a alargar la cola del mismo. Dichos trabajos, realizados en los últimos años han incrementado la operatividad a 21 vagones.-

Asimismo se han efectuado trabajos para reducir el riesgo de la trepada y en tal sentido se han introducido reformas en la vía tendientes a la eliminación de la vía trinchera.-

Por fin se destaca como significativo que, en alguna

ocasión, el ferrocarril argentino en caso de gran nevada ha podido llegar antes que el chileno a Socompa. Debe tenerse en cuenta que, en general, el chileno, en estos casos, siempre llega primero porque la nieve afecta menos el tránsito en ese sector. Este hecho parece ilustrativo de un aumento en la eficacia de los metodos de los ferrocarriles argentinos para aventar la incidencia negativa del factor climático.-

#### TARIFAS FERROVIARIAS



Respecto al regimen tarifario cabe mencionar que tanto tarifas libro 1, como las tarifas especiales D21/2 son de aplicación para toda la red, mientras que la tarifa especial L. 24 respecto al tráfico de porotos no alcanza a los transportes que salen del pais.-

#### PROCEDIMIENTOS Y TRAMITES

En cuanto a los procedimientos, son los siguientes:

1.- El interesado en despachar cargas con destino a Chile debe presentar una nota acompañando una fotocopia del permiso de embarque o carta de crédito ante el ferrocarril en Salta o directamente en Buenos Aires.-

ocasión, el ferrocarril argentino en caso de gran nevada ha podido llegar antes que el chileno a Socompa. Debe tenerse en cuenta que, en general, el chileno, en estos casos, siempre llega primero porque la nieve afecta menos el tránsito en ese sector. Este hecho parece ilustrativo de un aumento en la eficacia de los metodos de los ferrocarriles argentinos para aventar la incidencia negativa del factor climático.-

#### TARIFAS FERROVIARIAS

Respecto al regimen tarifario cabe mencionar que tanto tarifas libro 1, como las tarifas especiales D21/2 son de aplicación para toda la red, mientras que la tarifa especial L. 24 respecto al tráfico de porotos no alcanza a los transportes que salen del pais.-

#### PROCEDIMIENTOS Y TRAMITES

En cuanto a los procedimientos, son los siguientes:

1.- El interesado en despachar cargas con destino a Chile debe presentar una nota acompa+ando una fotocopia del permiso de embarque o carta de crédito ante el ferrocarril en Salta o directamente en Buenos Aires.-



Si el trámite se inicia en Salta el mismo es derivado a Buenos Aires donde se registran las solicitudes y disponen las autorizaciones para el cargio.-

En los casos de transportes masivos las programaciones se efectuan de comun acuerdo con los interesados de conformidad con las posibilidades de circulación.-

2.- Cargio de vagones: Dispuesto la autorización del cargio la estación debe realizarla de inmediato para que la consignación llegue a destino dentro del periodo de validez del permiso de embarque.-

El periodo máximo de validez del permiso de embarque es de 31 dias y la frontera debe se transpuesta antes de su vencimiento.-

De no ocurrir esto y operar dicho vencimiento, se debe notificar al remitente de modo que este gestione la revalidación ante la aduana interviniente en el despacho de la carga, la cual revalida el permiso por un lapzo generalmente breve. Si aun dentro de este plazo, por distintas razones, generalmente vinculadas a las comunicaciones, no se logra que el vagon continúe hacia destino con lo que vuelve a vencer el permiso, se debe comunicar al remitente. En este caso este reiniciara las gestiones, pero esta vez, la aduana de origen debe dar intervención a su administración central.-

Debe tenerse en cuenta que en interin puede producir el

vencimiento de la carta de crédito obligando, asimismo, a proceder a su reválida.-

Pesaje de vagones: El mismo se realiza en balanzas particulares autorizadas o en balanzas del Ferrocarril. Existen usuarios que poseen, incorporadas a sus instalaciones, balanzas para el pesaje de vagones, debidamente autorizadas por el ferrocarril para ello.-

Por su parte el ferrocarril procede al pesaje en básculas ubicadas en Metán, Guemes y Salta. En su caso tambien posee elementos para este procedimiento en San Antonio de los Cobres, Salar de Pocitos y Olacapato.-

En la practica debe tenerse en cuenta que pasar la frontera en una fecha determinada puede implicar la necesidad de que la orden de comenzar a cargar se encuentre expédita unos quince dias antes.-

La programacion ferroviaria es dispuesta en Buenos Aires de acuerdo a los compromisos del ferrocarril.-

Generalmente el cargio se realiza a partir de las cuarenta y ocho o setenta y dos horas desde que esta autorizado.-

A partir de esto la carga se remolca hasta frontera la cual debe ser atravesada antes del vencimiento del permiso de embarque.-

El supuesto de vencimiento del permiso de embarque no es de difícil verificación en los hechos. Allí comienza el trámite que ya se ha visto. Mientras el remitente inicia el trámite de reválida ante la aduana de origen, la aduana Socompa la notifica a su vez comunicándole que se encuentra, ante la misma, carga con el permiso, que se identifica, vencido. Ante esto se revalida el permiso pero por un plazo que no suele exceder los ocho días. El nuevo vencimiento de este permiso tampoco constituye un supuesto de verificación difícil. La comunicación debe recibirla la aduana de Socompa y puede darse el caso que por problemas de diversa índole dicha comunicación no sea efectuada a tiempo.-

El problema que se plantea en este caso es mas complicado pues la nueva reválida debe realizarse con intervención de la Aduana Central en Buenos Aires.-

Va de suyo que el vencimiento en interin de la carta de crédito complica notablemente los aspectos administrativos de la operacion de exportación de que se trate.-

#### EVALUACION DE LA ACTIVIDAD DEL RAMAL

Desde la perspectiva del ferrocarril la oferta del transporte satisface la demanda actual.-

Se señala que, ferrocarriles ha procurado suplir los requerimientos de servicio, ha volcado incluso y en algunos casos, vagones de entre los mas nuevos con los que cuenta. Esto último a dado agilidad al transporte, en los casos en que se ha hecho, al evitar la detención en Guemes que requieren los trenes mas antiguos a los fines de su revisión y reparación.-

Asimismo se sostiene que, en lo que respecta a la frecuencia de los trenes las condiciones operativas del ramal son adecuadas a la actual demanda. A esto cabe agregar que si fuese necesario aumentar en modo importante dicha frecuencia existen estudios de nuevos desvios de cruces que harian posible, a bajo costo, aumentar la frecuencia: en mas de un 50%.-

Pero esta percepción no parece estar compartida plenamente por todos los exportadores. Desde la perspectiva de estos hay problemas subsistentes para conseguir que ferrocarriles transporte la mercaderia dentro del plazo necesario.-

La cuestión parece estribar en que la suplencia de vagones por el ferrocarril se optimiza en la medida en que el embarque sea del volumen suficiente como para justificar se programe especialmente su transporte. Inversamente volúmenes menores experimentan dificultades para su traslado por el ferrocarril.-

La información que proporciona el ferrocarril y que parece responder a lo sucedido en los años '85 y '86 debe ser comprobada y analizada en funcion de los datos y

manifestaciones que van proporcionando productores y exportadores. En principio aparecen problemas de suplencia con antelación a esa fecha que no podrian pasarse por alto asi como tambien subsistir problemas en el caso de aquellas exportaciones que por su volumen no llegan a permitir requerir una suplencia especial por los ferrocarriles en el ramal. Se planea completar la obtención de informacion al respecto y contar con un panorama claro sobre la cuestion en el informe final.-

A partir de los mismos ferrocarriles es posible notar la diferencia de opinión y trato con respecto a las operaciones de mayor volumen.-

Se reconoce que existen desfasajes en algunos casos. Los mismos se adjudican a los altibajos de la demanda. Se señala que la misma presenta picos pronunciados en los que los plazos son ademas perentorios. Al mismo tiempo se señala que los problemas no estan en la oferta de transporte sino en la conveniencia de que la zona incremente su demanda hasta establecer un canal comercial regular.-

Se manejan alternativas para incrementar el servicio en caso de un incremento notable de la demanda: correr trenes con el doble del tonelaje del actual mediante el uso de dos locomotoras por tren, aumentar la frecuencia de trenes hasta la máxima actual y en su caso, como se ha dicho mas arriba aumentar la máxima frecuencia actual, aumentar en fin, la habitualidad de la circulación. Sin duda estas alternativas

necesitarán del aumento del parque de tracción y del remolcado.-

En síntesis el ferrocarril considera que ha suplido las necesidades que se han producido en el período como consecuencia del notorio incremento en la actividad del ramal, habido principalmente en los años 1985 y 1986 y que podría hacer frente a las necesidades que implicase un canal comercial regular a la vez que considera que al cobrar mayor relevancia este tráfico se incrementaría el esfuerzo del ferrocarril. Desde esta perspectiva se insiste en que hay una mayor facilidad para coordinar el servicio en operativos de transporte de grandes tonelajes que en pequeñas exportaciones.-

CARGAS ARGENTINAS MOVILIZADAS POR EL PUERTO DE ANTOFAGASTA

El crecimiento de la importancia de las cargas argentinas movilizadas por el puerto de Antofagasta en el trienio en estudio ( 1984-85-86 ) frente al trienio inmediato anterior es evidente en la mera comparación de las cifras. Asi cabe destacar que el tonelaje movilizado en el ultimo año de aquel es varias veces superior a la suma total de tonelaje movilizados entre 1981 y 1983, segun puede verse en el cuadro que se incluye en la pagina siguiente.-

Tonelajes de carga argentina movilizados a traves del  
Puerto de Antofagasta:

AÑO	TONELADAS
1981	9.479
1982	1.603
1983	1.151
1986	86.807

Detalles de las cargas argentinas movilizadas en  
1986:

PRODUCTO	TONELADAS
Maiz	500
Papel	550
Porotos	71.518
Estructuras	14.239





## EXPORTACIONES DE LA PROVINCIA DE SALTA

A continuación se revisan los datos vinculados con la evolución y composición de las exportaciones de la Provincia de Salta.-

Respecto a la participación de las exportaciones de la Provincia de Salta en el total exportado por la Republica Argentina, medido en millones de dólares, los datos surgen del cuadro incluido en la página siguiente:

PARTICIPACION DE LAS EXPORTACIONES DE LA PROVINCIA DE SALTA  
EN EL TOTAL NACIONAL

ANO	EXPORTACIONES NACIONALES	EXPORTACIONES SALTENAS	PARTICIPACION PORCENTUAL
1976	3.916,1	67,1	1,7
1977	5.651,8	71,6	1,3
1978	6.399,5	94,0	1,5
1979	7.809,9	111,1	1,4
1980	8.021,4	127,6	1,6
1981	9.143,0	130,9	1,4
1982	7.624,9	120,9	1,6
1983	7.836,1	127,6	1,6
1984	8.107,4	124,5	1,5
1985	8.396,0	139,3	1,7

Al promediar el periodo en estudio, año 1985, la composición de las principales exportaciones era la siguiente:

CAPITULO	PRODUCTO	MILLONES DE
DENOMINACION	PREDOMINANTE	DOLARES

N.A.D.E.

Hortalizas,

legumbres,

plantas

Poroto

62,6

raices y

tubérculos

alimenticios

Cereales

Maiz

19,1

Tabaco

Tabaco claro

en hojas

18,5

Productos

químicos

inorgánicos u

orgánicos de

metales

Borato y

12,6

preciosos, de

Perborato

elementos

radiactivos,

de metales de

tierras raras

y de isótopos

CAPITULO	PRODUCTO	MILLONES DE
DENOMINACION	PREDOMINANTES	DOLARES

N.A.D.E.

Frutas cítricas

corteza de citrus	Frutas Cítricas	5,8
-------------------	-----------------	-----

y melones

Semillas y frutos

oleaginosos,

semillas, simientes

y frutos diversos,	soja	9,1
--------------------	------	-----

plantas industriales

y medicinales, pajas

y forrajes

Azucares y

artículos de

confiteria

Azucar en bruto,

semirrefinada y	2,8
-----------------	-----

refinada

Sal, azufre,

piedras, yeso

cales y

cemento

Borato de

sodio

(borax natural)

1,8
-----

Bebidas, líquidos

alcohólicos

Alcohol puro

1,4
-----

y vinagre

CAPITULO	PRODUCTO	MILLONES DE
DENOMINACION	PREDOMINANTE	DOLARES

Calderas, máquinas,	Arados y otros	
aparatos	artefactos	1
artefactos	agrícolas	
mecánicos		

Otras exportaciones	Varios	4,8
---------------------	--------	-----

TOTAL		139,3
-------	--	-------

DATOS DE PRODUCCION DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS POR  
EL RAMAL EN ESTUDIO

En lo relativo a la composición de las exportaciones es observable la importancia de las secciones relativas a productos del reino vegetal principalmente: Poroto, cítricos, cereales, oleaginosos y productos de la industria alimenticia, bebidas líquidas y alcohólicas y vinagre sobresaliendo a este respecto los capítulos correspondientes a tabaco, azúcar y alcohol etílico. El 84% de las exportaciones de la Provincia de Salta corresponde a las aludidas.-

La Junta Nacional de Granos obtuvo los siguientes informes de producción para el poroto, producto que aparece como principal en el cuadro que antecede y que asimismo resultó el principal producto transportado por el ramal en estudio.-

Campaña 1984/85

PRODUCTO	SEBRADO(Q/Ha)	COSECHADO(Q/Ha)	PRODUCCION(Tn)
Poroto,			
alubia	90.000	88.000	84.000
Poroto			
Negro	22.000		33.850



La calidad fue buena y el rendimiento promedio los 10 (Q/Ha).-

Cabe añadir los datos de la Provincia de Jujuy donde se sembraron, principalmente en El Carmen y San Pedro, 1.500 Ha. de poroto alubia, obteniendose 16.500 toneladas con un rendimiento de 11 (Q/Ha) de calidad buena.-

Los datos en cuanto a la soja, que tambien ocupa un lugar importante en las exportaciones, a la vez que entre las mercaderias transportadas por el ramal, son las siguientes, segun la misma fuente y con respecto a la misma campaña:

Campaña 1984/85 - SOJA -

SUPERFICIE SEMBRADA (Ha)	SUPERFICIE COSECHADA (Ha)	RENDIMIENTO (Q/Ha)
44.200	44.200	20-21
PRODUCCION (Tn)	CALIDAD	
91.1000	Buena	

En cuanto a los datos de la Provincia de Jujuy son los siguientes: se sembraron 1.800 hectareas y se produjeron 3.780 toneladas de buena calidad.-

En lo que respecta a los datos de la campaña 1985/86 para el poroto, estos son:

Campaña 1895/86 - Poroto - Provincia de Salta

PRODUCTO	SEBRADO(Ha)	COSECHADO(Ha)	PRODUCCION(Tn)
Poroto			
alubia	71.850	70.050	76.700
Poroto			
Negro	50.900	50.400	66.500

La calidad en ambos casos fue buena y el rendimiento, para la alubia oscilo entre 10 y 13 (Q/Ha) dependiendo de la zona mientras que para el poroto negro fue de 11 a 14 (Q/Ha).-

En igual campaña en Jujuy se sembraron 10.500 hectareas de poroto alubia y se produjeron 11.500 toneladas, mientras que de poroto negro se sembraron 1.700 hectareas y se produjeron 2.800 toneladas, en ambos casos de calidad buena.-

En la misma campaña se sembraron 40.000 hectareas de soja y se produjeron 49.070 toneladas de buena calidad.-

Esta produccion mejoró en la campaña siguiente donde la superficie sembrada ascendio a 51.700 hectáreas con una producción de 82.300 toneladas.-



## MEJORAS EN LA CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO

Desde el ferrocarril se visualiza como positivo, respecto a los problemas de acopio existentes, la contrucción de plantas particulares, destacándose varias plantas que suplirán las necesidades de zonas que estaban deficientemente servidas, así las construidas en Joaquin V. Gonzales, Piquete Cabado, Las Lajitas, Coronel Cornejo, San Pedro de Jujuy, Pampa Blanca, Pichanal y dos plantas en Campichuelo.-

Respecto a esta cuestión, la Junta Nacional de Granos, que cuenta con silos en Rosario de la Frontera, Metan, Gaona y El Galpon todos con 2.000 toneladas, informa que esta contruyendo los siguientes: Baldivian, con una capacidad de 5.000 toneladas; Pichanal con idéntica capacidad; Gaona, ampliación de la capacidad a 5.000 toneladas y Metan con una capacidad de 5.000 toneladas.-

## PERSPECTIVAS DEL GOBIERNO Y EL EMPRESARIADO PROVINCIAL

Aparece en la visión conjunta del gobierno y el empresariado provincial, como un objetivo al corto plazo, la explotación de la capacidad instalada y ociosa del ferrocarril que une al Norte Argentino con el Norte Chileno y al que se le adjudica un potencial de transporte de 600.000 toneladas anuales sin nuevas inversiones.-

Tanto el aludido sector público como el privado coinciden en destacar que, de un poco mas de 16.000 toneladas despachadas en 1984, se pasó a transportar mas de 50.000 toneladas en 1985 y casi 100.000 toneladas en 1986. Esto es percibido en un trabajo conjunto de la Cámara de Comercio Exterior de Salta y de la Secretaria de Planeamiento de dicha Provincia, como el resultado de " quince años de gestion y tres de esfuerzos para organizar los distintos factores que intervienen en la operativa internacional: Banco Central de la República Argentina, Ferrocarriles Argentinos y Chilenos, Aduana, Ministerio de Economia, Junta Nacional de Granos, etc., pero por sobre todo el esfuerzo mancomunado y permanente entre el Gobierno Salteño y el empresariado privado del G.E.I.C.O.S. tratan de ir debaratando paulatinamente los complejos mecanismos del comercio internacional para la región, cuyyos resortes fundamentales escapan a la competencia provincial, como las decisiones y políticas de transporte, acuerdos y negociaciones intenacionales, reintegros, infraestructura de comercialización, etc "-

En el caso del ramal C.14 y del canal comercial para el cual se pretende utilizarlo, reviste importancia, como factor movilizador que debe ser aprovechado, la voluntad pública y privada, el empeño generalizado, que se nota en los diversos sectores provinciales, en orden a materializar el proyecto.-

Hay una feliz coincidencia en torno a este objetivo que es susceptible de producir una retroalimentación positiva entre el empresariado y gobierno por el cual, por una parte el empresariado pugne por conseguir del gobierno la adopción de ciertas medidas y por el otro las medidas del gobierno cuenten con factores privados dispuestos a colaborar con el éxito de estas. Algo similar puede producirse en la relación entre los gobiernos provincial y nacional.-

La resolución 906/83 M.E, ha tenido un efecto positivo, no por si sola, sino en el marco de un conjunto de acciones. Esto es posible extraerlo de la variación de las cifras correspondientes a las mercaderías transportadas. Durante el período en estudio ha habido un fuerte incremento en las mismas, pero éste no aparece reflejado como efecto automático del dictado de la resolución aludida. Esto en tanto en el año 1984 no se observa el crecimiento vertical que será propio del periodo 85 - 86. Sin embargo es posible sostener aun, tomando como base la perspectiva del exportador, que de no haber habido tal resolución sería probable que no hubiesen fructificado las demás medidas adoptadas para favorecer el tráfico.-

Hacia el fin del periodo en estudio es posible sostener que el tráfico no alcanzaba para tener por consolidado un canal comercial pero al mismo tiempo es posible sostener que durante ese período se avanzó en forma facilmente perceptible.-

En ese sentido entonces puede decirse que lo que ha venido dilatándose en el tiempo como proyecto ha tenido atisbos de concreción, a partir de la confluencia de voluntades y esfuerzos de ls principales sectores involucrados en el período en estudio, del cual emerge en un estadio a la vez promisorio y crítico. Promisorio en cuanto se ha avanzado notablemente y la voluntad no solo se mantiene sino que parece alentada por la vision de un resultado, y crítica porque al no hallarse consolidado se halla expuesto a un retoceso que, en este caso tendria características de una peligrosa frustración con efectos precisamente sobre esa voluntad operativa de los sectores a que se hace referencia.-

Sobre esta base general es posible adelantar que las conclusiones a las que se arribará contendran, por una parte la constatación de un avance y por otra parte la constatación de la necesidad de mantener las medidas de apoyo existentes y de incrementar las mismas en el periodo posterior al estudiado. Esto sin duda incluirá a la resolución 906/83 M.E .-

El éxito o el fracaso de las acciones depende de comparar el resultado obtenido con el objetivo perseguido. Ya puede decirse que aquellas acciones que, tenían como objetivo incrementar el tránsito del ramal tuvieron un éxito

significativo en el periodo analizado. Asi tambien en lo atinente a aumentar la atención del ramal por parte del ferrocarril debe señalarse que, mas alla de que puedan subsistir problemas sobre los que se informará, ha quedado demostrado, a partir de las cantidades transportadas, que el ferrocarril esta en condiciones de manejar volúmenes muy superiores a los que se venian manejando hasta 1984. Asi tambien ha quedado de manifiesto que aumentar el tránsito del ramal trae como efecto que se efectuen mejoras en el mismo.-

En un trabajo conjunto la Secretaria de Estado de Planeamiento de la Provincia de Salta y la Cámara de Comercio Exterior de Salta destacan los pasos dados en función del logro de una salida al Pacífico. Esto resulta interesante, en cuanto implica una lectura comun por parte de los sectores público y privado de los antecedentes de la cuestión y una valorización conjunta que es indicio de una coincidencia actual en función de los objetivos, al menos generales, que se persiguen en lo relativo al tema en tratamiento.-

Una revisión general de todos estos antecedentes no resulta asi ociosa pues ilustra sobre un factor altamente movilizador en función de la adopción de medidas y de la realización de los esfuerzos necesarios para la obtención del canal comercial cual es la voluntad ampliamente compartida y sostenida en el tiempo, de los distintos sectores provinciales.-

Entre los antecedentes mas destacados señalamos los

siguientes:

En el año 1948 al reunirse el Primer Congreso Económico del Norte Argentino se subraya la necesidad de vincular el Norte Argentino con los países limítrofes de los cuales " depende en gran parte el desarrollo potencial y gradual expansión de nuestro sistema económico ", en idéntico sentido se pronunciaron en 1950 y en 1951 el Segundo y Tercer Congreso de Economía del Norte Argentino.-

Paralelamente se perseguía consolidar una vía carretera con el Norte de Chile y la cuestión era tratada en la Comisión Mixta Chileno - Argentina de Caminos Internacionales.-

En el año 1967 la Junta de Gobernadores del Noroeste decide promover la comunicación vial de la región con los mercados de los países limítrofes, incluyendo un proyecto referido a la vinculación de Salta con Antofagasta. En ese año también se verifica una presentación de la Corporación del Río Dulce ante Vialidad Nacional donde se resalta la necesidad de la región del NOA de acceder a los puertos del Pacífico.-

La insistencia en resolver la cuestión de la comunicación por carretera tiene importancia, en referencia a esta cuestión, por cuanto la vinculación del Norte de Chile con el NOA y la posibilidad para éste de acceder a los

puertos del pacífico es un punto básico del objetivo perseguido por las acciones tendientes a realizar la comunicacion terrestre tanto en el caso de la ferroviaria como en el de la caminera.-

En 1971 se constituye la Cámara de Comercio Salta - Antofagasta con el objetivo de promover el intercambio y las vinculaciones comerciales entre el Norte Grande Chileno y Noroeste Argentino.-

En 1974 los gobernadores del Noroeste Argentino producen la Declaración de Catamarca conforme a la cual resuelven complementar acciones de política exterior de la Nación para lograr la total integración física, cultural y económica del NOA con los países limítrofes y con el Sur del Peru.-

En 1974 se Crea el GEICOS ( Grupo Empresarios Interregional del Centro - Oeste Sudamericano ), asimismo comienza a realizarse la Feria Internacional del Norte Argentino ( FERINOA ).-

En el año 1975 se produce la habilitación de los Pasos Huaytiquina, Sico y Socompa por la Dirección Nacional de Migraciones, controlados por Gendarmeria Nacional.-

En ese mismo año el Ciclo Regional del Norte Argentino, del Primer Encuentro para la Integración Económica Fronteriza y Latinoamericana en el marco de la II Ferinoa concluye en que en el corto plazo las acciones y medidas para la

integración fronteriza deben concentrarse en la vinculación vial entre Asunción, Norte Argentino, Antofagasta y Santa Cruz de la Sierra, mediante el complementamiento de las rutas Nos. 16 y 51.-

Asimismo se realiza el Primer Encuentro para la Integración Económica Fronteriza y Latinoamericana.-

Se llega al " Acuerdo de Salta ". Allí se resuelve solicitar a las respectivas autoridades nacionales la aceleración de los trabajos tendientes a obtener el mejoramiento de la infraestructura de transporte y comunicaciones que vincula el Norte de Chile con el Norte Argentino.-

Respecto a la integración fronteriza del Norte Argentino se considera conveniente centrar las acciones y medidas en el corto plazo en la vinculación vial entre Asunción ( Paraguay ) y Santa Cruz de la Sierra ( Bolivia ), completamentando las rutas Nos. 16,51 y otras, cuyo estado de ejecución permitia su habilitación a corto plazo con la menor inversión. Asimismo a traves de la vinculación aerea, mediante el establecimiento de servicios permanentes de pasajeros y cargas entre Paraguay, Norte Argentino y Norte de Chile.-

A mediano y largo plazo se preveia la complementación económica a traves de la elaboración e implementación de Proyectos concretos de desarrollo industrial y de la producción primaria, como asi tambien de consolidación y



expansión del intercambio comercial, como asimismo la densificación y perfeccionamiento de las redes de la integración física: consolidación y ampliación de la red vial; modernización de la red ferroviaria; incrementación de los servicios de transporte aéreos e infraestructura conexas; consolidación y ampliación permanente de la red de comunicaciones.-

Esto queda ratificado cuando al año siguiente se realiza el Encuentro Empresarial en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra, poniéndose énfasis en un mayor conocimiento e intercambio de informaciones entre las regiones del área, en especial sus potencialidades de recursos naturales.-

En 1977 se lleva a cabo la IV Asamblea del GEICOS, allí se ratificó la resolución del empresariado de lograr el mejoramiento de la infraestructura física en el Centro Oeste Sudamericano, el incremento de su intercambio comercial y la complementación económica del área.

Se declara que la progresiva toma de conciencia del empresariado en cuanto a la potenciabilidad productiva de esta rica Zona Sudamericana, que es susceptible de una mejor explotación mediante la integración y complementación económica, obliga a esta región a asumir un rol oferente para otros Mercados Internacionales, canalizando esa mayor producción preferentemente por el Océano Pacífico, vía Puerto Antofagasta.-

Asimismo se produce la III Ferinoa y el Encuentro para la

Integración Fronteriza y Latinoamericana y se expide la Declaración de Salta, donde Ministros, funcionarios nacionales y regionales de Argentina, Chile y Paraguay declaran su coincidencia respecto al mejoramiento de las condiciones físicas y operativas para el ferrocarril internacional Salta - Antofagasta; solución de problemas de trocha para unir los ferrocarriles de la Argentina con Paraguay y posteriormente por esa misma vía - el Paraguay con Chile, superación del estado de los ramales y de situaciones operativas para la mejor conexión ferroviaria entre Santa Cruz ( Bolivia ) y Antofagasta ( Chile ) a través del Noroeste Argentino.-

Al año siguiente la V Asamblea del empresariado acuerda insistir en la necesidad de facilitar el comercio entre el Norte Argentino y el Norte de Chile y la necesidad de que los gobiernos provean a la habilitación de las respectivas infraestructuras de transporte.-

En ese mismo año la reunión de los Ministros del NOA celebrada en Tucuman, considerando como objetivo para el desarrollo regional, la salida a Puertos del Pacífico, solicitó del gobierno nacional la adopción de medidas vinculadas con la ruta 51 en el tramo Campo Quijano - Paso de Sico.-

Entre el 1 y 4 de julio de 1981 se lleva a cabo la VI Asamblea Internacional de GEICOS que efectúa distintas

recomendaciones. Resulta interesante detenerse en el pronunciamiento de la Comisión de Transporte Ferroviario la cual señala:

1.- Que debe ratificarse que en la actualidad la única alternativa viable de comunicación en el corto plazo entre el NOA y los puertos del Pacífico es la ferroviaria.

2.- Que la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile y la Empresa Ferrocarriles de Antofagasta a Bolivia, tienen infraestructura y equipos capaces de aceptar tráficos significativamente superiores a los demandados en estos últimos años.

3.- Que las Empresas de Ferrocarriles chilenos convendrán lo necesario para posibilitar el transporte de volúmenes de carga crecientes y concertaran internamente acuerdos que faciliten a los usuarios del tramo ferroviario chileno un entendimiento mas ágil y expédito.

4.- Que el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia esta haciendo inversiones en equipos de carros, que favorecerán importantemente mayores volúmenes de transporte internacional.

Por su parte EFE está elevando los niveles de mantenimiento de su sector, habiendo contratado a una empresa privada especializada en mantenimientos de vias, para este objeto.

Ademas la EFE expresa su intención de realizar en forma eficiente los transportes que los nuevos niveles de demanda exijan. Asimismo EFE hace presente que cuenta con equipo tractor y remolcado para atender transportes muy superiores a los actuales. .

5.- Que la infraestructura y equipos de los Ferrocarriles Argentinos son igualmente capaces de absorber un tráfico significativamente mayor que el realizado hasta la fecha.

6.- Que las Empresas ferroviarias chilenas estan acordes que, en los transportes que lo requieran, se actue con sistemas multimodales, que permitan la optimización y disminución de los costos del transporte que GEICOS precisa.

7.- Que existen en Chile empresas privadas de servicios internacionales de transporte multimodales que facilitarán los objetivos de concretar la salida de productos por el Puerto de Antofagasta y/a puertos del Litoral Norte Chileno.

En consecuencia, la Subcomisión Transporte Ferroviario propone:

I- Ratificar el acuerdo de la V Asamblea Internacional del GEICOS en el sentido de solicitar a los Gobiernos Argentino y Chileno la implementacion de medidas tendientes a simplificar y agilizar la tramitación aduanera y fitosanitaria que corresponda atendiendo especialmente a los servicios de tránsito por los países comprometidos, constituyan tambien actividades que representen exportaciones no tradicionales.

II- Recomendar a las empresas la obtención de un pronto acuerdo que permita administrar al sector chileno del ferrocarril en forma unificada y con la eficacia que las necesidades de la demanda impongan.

III- Difundir en toda el area, por intermedio de organismos de GEICOS, y sin perjuicio de la intervención directa de los ferrocarriles argentinos y chilenos, las capacidades de transporte ferroviario, sus tarifas, instando a los exportadores e importadores a efectuar convenios de

transporte ferroviario hacia y desde Puertos del Litoral Norte Chileno, lo que permitirá medir y corregir, en una primera etapa, las dificultades prácticas operacionales que pudiesen detectarse.

En el año 1983 se verifica la primera Reunión Argentina - Chilena de los organismos de aplicación del convenio de transporte internacional terrestre, donde se suscribió el convenio de habilitación del Paso de Sico para el transporte internacional, con lo cual quedan jurídicamente acordadas las instancias internacionales para su utilización.-

En el año 1984 se celebra el Tratado de Paz y Amistad entre la Argentina y Chile por cuyo artículo 12 se crea la Comisión Binacional cuya misión es promover y desarrollar iniciativas tendientes al gradual desarrollo de cooperación económica e integración física.-

En ese mismo año el gobernador de Salta y el embajador de Chile declaran su manifiesto repaldo al pronto mejoramiento de la ruta Salta - Antofagasta.-

En 1985 se celebra la VII Ferinoa y el encuentro para la integración fronteriza y latinoamericana. La salida al Pacífico es tema también de las Jornadas Regionales de Integración Económica Espacial.-

En 1986 se realiza una caravana desde Salta encabezada por el gobernador y autoridades de GEICOS por la ruta 51 y

que culmina en un encuentro en la frontera entre el citado gobernador y el intendente de la II Region del Noroeste de Chile. Se suscribe un acta reafirmando la vigencia del propósito de integración regional.

Por fin en la Declaración de Integración del Norte Grande Argentino se hace referencia a la necesidad de implementar una red de transporte transversal multimodal con el objetivo de integrar físicamente la region y concretar para las alternativas de salida bioceanica para sus productos.-



ESTADO DE LA INVESTIGACION:

En este informe se ha volcado aquella parte de la información que permite alcanzar algunas conclusiones, sin perjuicio de destacar expresamente que las mismas revisten un carácter provisorio y parcial.-

De este modo se han volcado principalmente los datos relativos a los volúmenes transportados, a la producción de las principales mercaderías movilizadas por el ramal, a la oferta exportable de la provincia, así como algunas perspectivas relevantes como las del ferrocarril y aspectos de la visión de los sectores empresariales y del gobierno provincial.-

La fuente principal de datos en cuanto a los volúmenes transportados y otros aspectos de la actividad ferroviaria ha sido el ferrocarril.-

Respecto a las exportaciones, los datos provienen principalmente del gobierno provincial, sirviendo de fuente el INDEC, la Dirección General de Estadísticas y Censos y la Dirección de Comercio Exterior de la Provincia de Salta.-

Los datos de producción se ajustan a los manejados por la Junta Nacional de Granos.-

En el desempeño de la investigación se realizaron dos

viajes a Salta.-

Se realizaron entrevistas con funcionarios del gobierno de dicha provincia así como con funcionarios de Ferrocarriles del Estado Argentino y de la Junta Nacional de Granos.-

Asimismo se entrevistaron miembros de la Cámara de Comercio Exterior de Salta y de la Confederación Empresaria Salteña.-

En todos los casos se recabaron antecedentes y datos que están siendo clasificados y analizados.-

Para la primera parte de la siguiente etapa se planean nuevas entrevistas con los factores detallados en el informe de avance 1, así como continuar recolectando datos, la elaboración del primer borrador del informe final, luego la realización de una última ronda de entrevistas y la recolección final de datos que resulten necesarios y la elaboración definitiva del informe con el que concluirá esta investigación.-



(48)

INDICE

Pags.

Tráfico en el ramal .....	1
Actividad del ramal y otros aspectos operativos .....	9
Evaluaciones respecto a la actividad en el ramal .....	16
Cargas argentinas movilizadas por el puerto Antofagasta ...	20
Exportaciones de la Provincia de Salta .....	22
Datos de Producción .....	27
Datos sobre la capacidad de almacenamiento .....	30
Perspectivas del Gobierno y Sectores Privados .....	31
Estado de la Investigación .....	44